

На основании полученных данных можно сделать следующие выводы:

- в городе Екатеринбург только каждый четвертый остановочный пункт оснащен заездным карманом, в связи с чем в 75 % процентах случаев транспортное средство при подъезде к остановочному пункту создает помеху для других участников дорожного движения;
- число полос движения в районе остановочных пунктов в большинстве случаев равно 4;
- для создания выделенной полосы для движения общественного транспорта, необходимо провести обследования улично-дорожной сети не только в зоне остановочных пунктов, но и между ними.

Библиографический список

1. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 г. [Электронный ресурс] / режим доступа: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/ru/index.html.
2. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] / режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat>.
3. Филатова Н.А., Чекотин Р.С., Черняев Д.В. Характеристика условий движения общественного транспорта в зоне остановочных пунктов // Научное Творчество молодежи – лесному комплексу России: матер. IX Всерос. науч.-техн. конф. Екатеринбург: Урал. гос. лесотехн. ун-т. 2013. Ч. 1. – 347 с.

УДК 629.113.004

Студ. Н.А. Филатова, Р.С. Чекотин
Рук. О.В. Алексеева
УГЛТУ, Екатеринбург

ОЦЕНКА ПРИСПОСОБЛЕННОСТИ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ С ЗАЕЗДНЫМИ КАРМАНАМИ К ОДНОВРЕМЕННОЙ ОСТАНОВКЕ НЕСКОЛЬКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

За последние 100 лет объем пассажирских перевозок в мире увеличился примерно в 20 раз. Это связано с увеличением подвижности населения и развитием общественного транспорта. За 2012 год общественным транспортом Екатеринбург перевезено 295 млн человек. Маршруты движения общественного транспорта включают в себя остановочные пункты.

В 2013 году были продолжены исследования, в которых мы рассматривали остановочные пункты, предназначенные для остановки автобусов, маршрутных такси и троллейбусов. Исследования проводились в следующих районах Екатеринбурга:

- Верх-Исетский;

- Железнодорожный;
- Кировский;
- Ленинский;
- Октябрьский.

Были исследованы улицы:

8 Марта, Б. Ельцина, Белинского, Большакова, Восточная, Декабристов, К. Либкнехта, Куйбышева, Луначарского, Малышева, Московская, Р. Люксембург, Фурманова, Хохрякова, Чапаева, Челюскинцев, Шевченко, Я. Свердлова, пр-т Ленина, Октябрьская площадь и пер. Красный.*

На представленных улицах расположены 127 остановочных пунктов, из которых 19 пунктов имеют заездной карман трапецеидальной формы. Остановочные пункты на улицах: Белинского, Декабристов, К. Либкнехта, Луначарского, Фурманова, Хохрякова, Чапаева, Челюскинцев, Я. Свердлова, пр-т Ленина и пер. Красный не имеют заездных карманов.

В процессе исследования нами были получены распределения геометрических параметров остановочных пунктов, имеющих заездной карман (рис. 1-3).

Рис. 1 наглядно демонстрирует, что большинство заездных карманов имеют ширину от 2 до 3 м. Такие карманы расположены на улицах: 8 Марта, Большакова, Б. Ельцина, Восточная, Куйбышева, Малышева, Р. Люксембург, Шевченко.

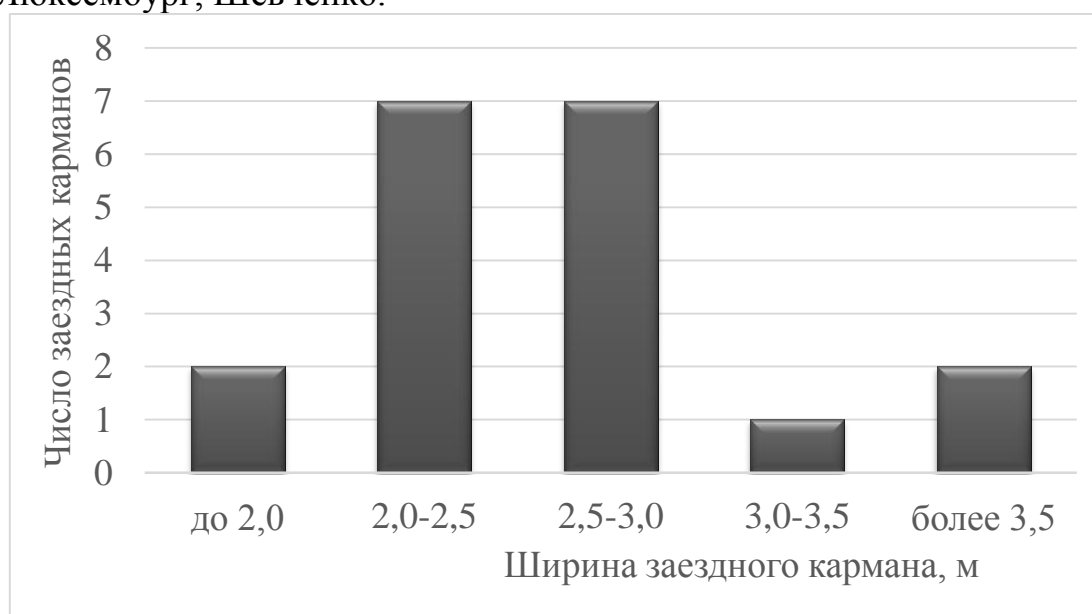


Рис. 1. Распределение заездных карманов остановочных пунктов по ширине

Как видно из представленного рис. 2 заездные карманы трапецеидальной формы имеют длину малого основания от 30 до 50 м.

* Улицы 8 Марта, Белинского и Московская обследовались в пределах зоны малого транспортного кольца

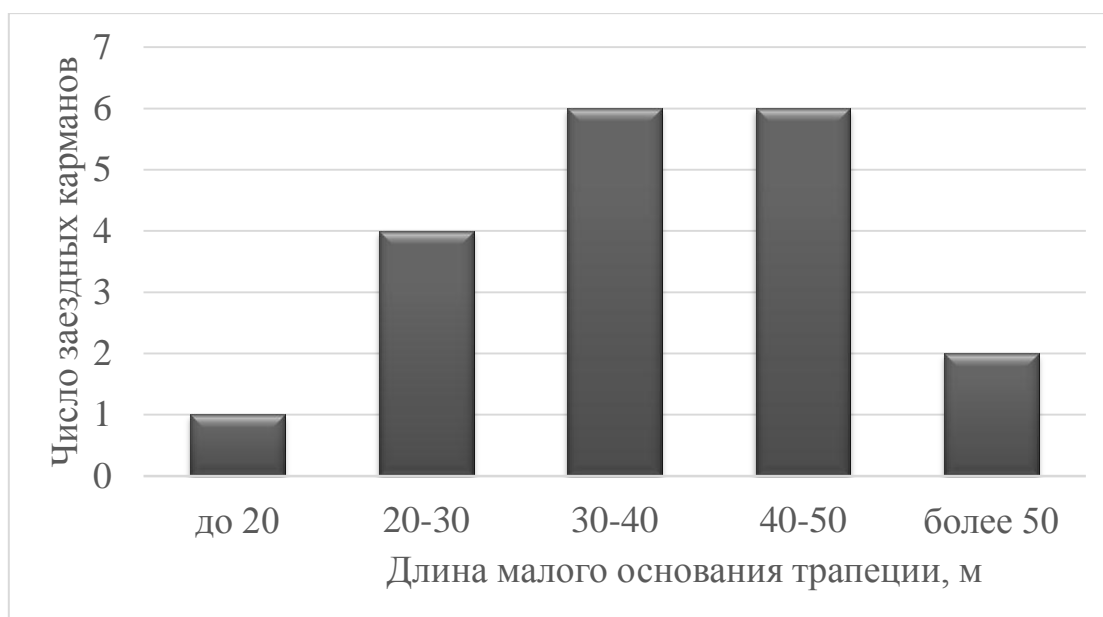


Рис. 2. Распределение заездных карманов остановочных пунктов по длине малого основания

Остановочные пункты с данными характеристиками расположены на улицах: Б. Ельцина, Большакова, Восточная, Куйбышева, Малышева, Московская, Р. Люксембург, Шевченко.

Интервалы длин больших оснований заездных карманов нашли свое отражение на рис. 3.

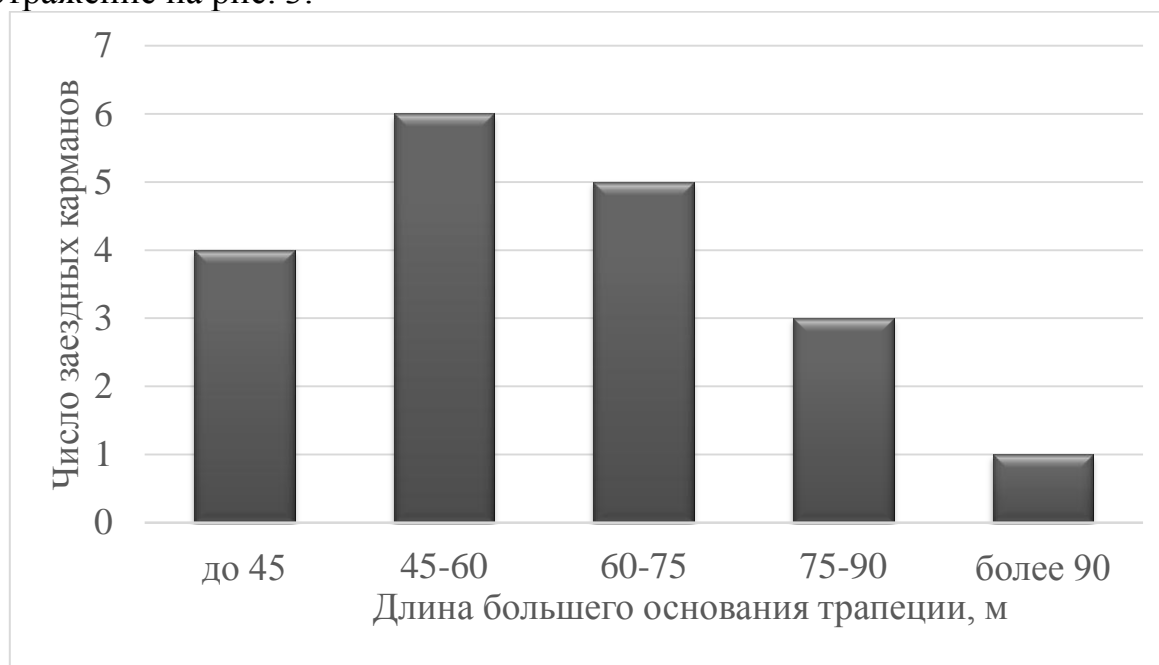


Рис. 3 Распределение заездных карманов остановочных пунктов по длине большого основания трапеции заездного кармана

Наибольшая длина большого основания заездного кармана колеблется в пределах 45–60 м. Остановочные пункты с такими заездными карманами

расположены на улицах: 8 Марта, Большакова, Восточная, Куйбышева, Московская.

На основании проведенных исследований можно сделать следующие выводы:

- на рассмотренных остановочных пунктах Екатеринбурга ширина заездного кармана, в большинстве случаев, составляет 2–3 м, что вполне достаточно для того, чтобы заехавшее в него транспортное средство не создавало помех для других транспортных средств, движущийся по первой полосе;

- длина малого основания заездного кармана трапецеидальной формы находится в пределах 30 – 50 м, длина большего основания 45–60 м;

- при длине малого основания заездных карманов (30–50 м) возможно одновременное расположение в них до 10 автобусов первого класса или до 6 автобусов второго класса, или до 5 автобусов третьего класса, или до 3 автобусов четвертого класса, или же до 2 автобусов пятого класса.

УДК 67.02

Студ. Н.С. Хлебников
Рук. А.Г. Долганов
УГЛТУ, Екатеринбург

ПОНЯТИЯ «ОПЕРАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ» И «ПРОЦЕСС ПРОИЗВОДСТВА»

Понятия «операционная технология» и «процесс производства» достаточно широко известны в технических науках. Применение этих терминов также общепринято в производстве. Но почему именно «операционная технология» заслуживает особого внимания как объект исследования? И почему различают «технологию» и «процесс» в производстве?

С одной стороны, ответ очевиден. Операционная технология (ОТ) – это наиболее детальное, операционное описание процесса производства на каком-либо формальном языке. Тогда, процесс производства (ПП) – это неописанный, неформализованный, неструктуризованный или слабоструктуризованный динамический объект (система) производства.

Такое различие объясняется гносеологическими причинами: во-первых, нетождественностью феноменов (моделей) сознания и обозначаемых ими материальных объектов; во-вторых, многоуровневой степенью детализации материальных объектов в сознании (интеллекте) человека. То есть выделение ПП из общего производства – это начальный, логически последовательный и необходимый этап разработки ОТ. Можно сказать,